

Samrådshandling

Väg 1444, Nyhamnsläge – Brunnby, ny gång- och cykelväg, Höganäs kommun, Skåne län

Vägplan, 2021-12-03
Planbeskrivning



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSHANDLING – Väg 1444, Nyhamnsläge – Brunnby, ny gång - och cykelväg. Höganäs kommun, Skåne län

Författare: Norconsult AB. Huvudförfattare: Dagmar Clough, Ulrika Poppius, Anna Bondeson

Dokumentdatum: 2021-12-03

Ärendenummer: TRV 2018/132513

Uppdragsnummer: 165029

Version: 1.0

Kontaktperson: Jacob Larsson, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
1. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	5
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	9
3. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	17
4. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	25
5. SAMLAD BEDÖMNING	31
6. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	33
7. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	35
8. FORTSATT ARBETE	36
9. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	38
10. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	40

Sammanfattning

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och kommuner ingått i ett samarbete inom vilket en regional cykelvägsplan för perioden 2014–2025 togs fram. Cykelvägsplanen utgår från de övergripande sättningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion. Idag saknas cykelkoppling mellan Nyhamnsläge och Arild i Höganäs kommun (Skåne län) och cykling sker i blandtrafik. Trafikverket planerar därför att anlägga en 3,3 km lång dubbelriktad gång- och cykelväg längs med väg 1444 mellan Nyhamnsläge och Brunnby. Dessutom kommer en hastighetssäkrad passage att anläggas över väg 1451. Gång- och cykelvägen ska således ta sin början vid skolområdet i Nyhamnsläge i sydväst och avslutas vid Brunnby skola. Höganäs kommun planerar sedan att fortsätta utbyggnaden av gång- och cykelvägen så att den även sträcker sig mellan Brunnby och Arild. Separeringen mellan biltrafik och gång- och cykelväg består i huvudsak av en skiljeremsa med öppet dike för ökad trafiksäkerhet. I trånga sektioner består separationen antingen av GCM-stöd, kantstöd eller målad linje beroende på utrymme och hastighet på vägen. Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan.

De övergripande projektmålen är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska. Ändamålet med projektet är att skapa goda förutsättningar för oskyddade trafikanter att pendla gåendes eller med cykel till arbete och skola, att öka säkerheten för oskyddade trafikanter längs med den nämnda sträckan samt att förbättra tillgängligheten för rekreation i området. Projektmålen och ändamålen bedöms uppfyllas.

Fyrstegsprincipen har använts för att välja lämplig åtgärd för att kunna uppnå fastställda mål. Val av placering av cykelvägen och sträckningen har grundats på en avvägning mellan olika intressen, där särskild hänsyn togs till trafiksäkerhet och till områdets natur- och kulturmiljövärden.

Detta dokument utgör en del av samrådshandlingen till vägplanen med status Samrådshandling. Syftet med samrådshandlingen är framförallt att den ska utgöra underlag för samråd med bland annat enskilda personer som är särskilt berörda av vägplanen. Samrådshandlingen har föregåtts av ett samrådsunderlag som varit ute på samråd. Länsstyrelsen har 2020-07-03 beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram. Projektets påverkan på relevanta miljöaspekter beskrivs i MKB:n, men sammanfattas även i detta dokument.

Vägområdet berörs av ett flertal riksintresseområden, bland annat riksintresse för friluftsliv och för naturvård. Inget av dem bedöms påverkas negativt av åtgärden. Åtgärden bedöms dock innebära medelstora negativa konsekvenser för kulturmiljön, framför allt på grund av den förändring i kulturmiljölandskapet som kommer ske inne i det gamla sockencentrat Brunnby. Åtgärden innebär också intrång i värdefulla trädmiljöer. En del träd kommer behöva avverkas, och anläggning nära träd som inte behöver avverkas ska ske med försiktighet. Konsekvenserna för friluftsliv bedöms bli positiva, eftersom anläggandet av gång- och cykelvägen tillgängliggör sträckan för oskyddade trafikanter och tillgängligheten till målpunkter längs sträckan ökar. Åtgärden innebär att 1,1 hektar jordbruksmark behöver tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen. Ytterligare 1,0 hektar jordbruksmark kommer att användas för tillfällig nyttjanderätt, vilket får till följd att produktiviteten där förväntas bli något lägre den närmaste tiden efter anläggandet som följd. Intrånget är litet i förhållande till åkermarkens totala storlek och bidrar inte till någon fragmentering av jordbruksmarken. Åkermarken bedöms fortsatt kunna brukas på likvärdigt sätt när gång- och cykelvägen byggs.

Den totala kostnaden för gång- och cykelvägen längs väg 1444 beräknas uppgå till cirka 24 miljoner SEK (2019 års prisnivå). Gång- och cykelvägen finansieras av Trafikverket och Höganäs kommun.

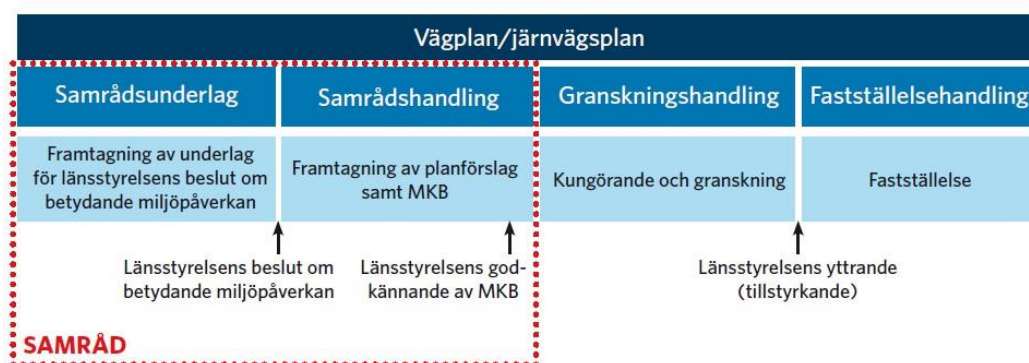
1. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I Figur 1 syns en schematisk översikt över planläggningsprocessen.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan den färdigställs. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialog med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse (Norconsult, 2020a).



Figur 1: Schematisk översikt över planläggningsprocessen vid utarbetandet av vägplaner.

Detta dokument utgör en del av samrådshandlingen till vägplanen med status Samrådshandling. Här redovisas bakgrund, förutsättningar, projektets utformning och preliminära effekter av åtgärderna. Syftet med samrådshandlingen är framför allt att den ska utgöra underlag för samråd med bland annat enskilda personer som är särskilt berörda av vägplanen. Samrådshandlingen har föregåtts av ett samrådsunderlag som varit ute på samråd.

En slutversion av vägplanen, för fastställelse, planeras vara klar under sommaren 2022. Fastställsetiden beräknas uppgå till cirka sex månader. Byggstart för projektet är preliminärt planerad till år 2023.

1.1. Bakgrund

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och kommuner ingått i ett samarbete inom vilket det har tagits fram en regional cykelvägsplan för perioden 2014–2025. Cykelvägsplanen utgår från

de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Idag finns ingen cykelkoppling mellan Nyhamnsläge och Brunnby i Höganäs kommun (Skåne län) och cykling sker i blandtrafik i vägbanan på vägarna 1444, 1451 (Norra kustvägen) och Stora vägen (väg 1448) eller Lilla vägen (enskild väg). En 3,3 km lång dubbelriktad gång- och cykelväg kommer anläggas för att öka säkerheten för cyklister mellan Nyhamnsläge och Brunnby. Utbyggnaden ska även förbättra tillgängligheten till cykelled för rekreation och turism.

Gång- och cykelvägen ska ta sin början vid skolområdet i Nyhamnsläge i sydväst och avslutas i Brunnby. Höganäs kommun planerar sedan att förbättra möjligheterna för blandtrafik längs Lilla vägen för att på så sätt underlätta för cyklister att trafikera sträckan mellan Brunnby och Arild. Denna sträckning ingick från början i aktuellt vägprojekt men när det stod klart att Lilla vägen skulle väljas (i stället för Stora vägen) uteslöts sträckan från projektet. Detta eftersom Lilla vägen är en enskild väg som ägs av en vägförening. Lilla vägen kommer tas över av kommunen och det bedöms därför vara mer lämpligt att kommunen själva kompletterar sträckningen längs Lilla vägen i ett senare skede. Figur 2 visar aktuell sträcka (blå) mellan Nyhamnsläge och Brunnby, det vill säga den sträcka som detta projekt berör.

Val av placering av cykelvägen och sträckningen har grundats på en avvägning mellan olika intressen, där särskild hänsyn togs till områdets natur- och kulturmiljövärden. De alternativa utformningarna beskrivs närmare i avsnitt 3 *Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv*.

I åtgärden ingår även att anpassa de befintliga busshållplatserna till den nya cykelvägen och en passage som är hastighetssäkrad till 30 km/h med farthinder över Bränneslyckevägen vid Brunnby.

Viktiga målpunkter längs med sträckan, förutom start- och målpunkterna, är Brunnby kyrka, bebyggelsen och busshållplatsen i Smedstorp och anslutningen till Kattegattleden genom ett avstick längs Bränneslyckevägen. Längs sträckan finns också ett antal privata fastigheter.



Figur 2: Översiktskarta som visar aktuell sträcka (blå) från Nyhamnsläge till Brunnby. Kartunderlag: Länsstyrelsen Skåne.

1.2. Ändamål och projektmål

Aktuell vägsträcka ingår i en regional cykelvägsplan för Skåne för år 2018–2029 (Region Skåne, 2018a) framtagen av Trafikverket i nära samarbete med Region Skåne och Skånes kommuner (denna ersätter den tidigare framtagna *Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025*). Med avseende på Region Skånes sex insatsområden för tillgänglighet med cykel kopplar målbilden för planerad åtgärd till tre av dessa:

- Utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling
- Ökad säkerhet på landsbygd och i tätort
- Förbättrade cykelleder för rekreation och turism

Ändamålet med projektet är alltså att skapa goda förutsättningar för oskyddade trafikanter att pendla gåendes eller med cykel till arbete och skola, att öka säkerheten för oskyddade trafikanter längs med den nämnda sträckan samt att förbättra tillgängligheten för rekreation i området.

De övergripande projektmålen för att kunna nå ändamålen är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska.

Dessutom gäller nedanstående projektmål, som allmänt gäller för alla Trafikverkets projekt:

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väganläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt vägsystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC-perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

1.3. Tidigare utredningar och beslut

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* är aktuell vägsträcka placerad i grupp 2, vilket innebär att den preliminärt ska kunna öppna för trafik någon gång mellan år 2021 och 2023 (Region Skåne, 2018a). En förenklad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har utförts för vägsträckan i *Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* (Region Skåne, 2018b).

En utförligare ÅVS genomfördes enligt fyrstegsprincipen år 2016 (WSP, 2016).

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som innebär att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet provas stegvis. Åtgärderna analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa god resurshushållning vid uppfyllande av målen. De fyra stegen beskrivs i

Figur 3.

Fyrstegsprincipen



Figur 3: Schematisk illustration över fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.

I ÅVS:en anges att Kattegattleden finns som en alternativ sträcka för cyklister, men den innebär en betydande omväg för de målpunkter som detta projekt avser. Andra parallella enskilda vägar finns också, men dessa kan innebära både omvägar och fler höjdmeter för cyklister. Att tillåta cykling i blandtrafik och sänka högsta tillåtna hastighet på vägarna bedöms inte uppfylla de mål som satts upp i projektet eftersom det inte bedöms bli tillräckligt trafiksäkert. Det framgår således att projektmålen om att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska inte bedöms uppnås med åtgärder inom steg 1 eller 2, såsom förändrat val av transportsätt eller effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Ett anläggande av en gång- och cykelväg var därför nödvändigt, vilket innebär åtgärder enligt steg 3.

Enligt ÅVS:en rekommenderas därför åtgärdspaket A vilket innebär att en cykelbana anläggs längs den västra och norra sidan längs med hela stråket Brunnbyvägen – Norra Kustvägen – Stora vägen. Paketet innehåller även en hastighetssäkrad passage över Brännesyckevägen.

För att tillgodose barns perspektiv har en utredning gjorts där framför allt skolvägar till Brunnby skola studerats och använt som underlag för placering av gång- och cykelvägen. Den visar framför allt att en anläggning av ny gång- och cykelväg ökar trafiksäkerheten, tillgängligheten och tryggheten för barns gång och cykelresor och att dessa i sig antas öka. Det alternativ som valdes och ansågs bäst ur barnperspektiv är det där gång och cykelvägen viker av upp på en vall väster om befintlig stenmur för att sedan följa befintlig väg intill prästsektariatet. Det andra studerade alternativet innebar att gång- och cykelvägen viker av innan prästsektariatet och anläggs väster om denna för att sedan ansluta till Brännesyckevägen. Detta alternativ ansågs inte motiverat ur ett barnperspektiv.

Senare i processen beslutades att gång- och cykelvägen ska avslutas i Brunnby, så att sträckningen går längs med Brunnbyvägen, endast mellan Nyhamnsläge och Brunnby. Höganäs kommun kommer i ett senare skede att anlägga en gång- och cykelväg längs Lilla vägen.

Ett samrådsunderlag daterat 2019-11-19 har tagits fram för projektet (Norconsult, 2019a). Baserat på samrådsunderlag har Länsstyrelsen 2020-07-03 beslutat att projektet bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att det har tagits fram en MKB för vägprojektet i vilken vägplanens bedömda konsekvenser för människors hälsa och för miljön har redovisats.

Anläggandet av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan anses inte innebära en väsentlig ombyggnad av vägen avseende bullerriktvärden, eftersom trafikslagen gång och cykel inte ger upphov till förhöjda bullernivåer. Bullernivåerna kan möjligtvis minska i de fall biltrafik avstås till förmån för gång och cykel.

2. Förutsättningar

2.1. Vägens funktion och standard

Väg 1444 (Brunnbyvägen) är en länsväg som går mellan Nyhamnsläge och Brunnby kyrka och avslutas i Brunnby vid korsningen med väg 1451. Vägen är en asfalterad tvåfältsväg med en vägbredd på mellan 3,6–9,5 meter. Högsta tillåtna hastighet på den aktuella sträckan varierar mellan 40–50–70 km/h. Inom tätbebyggt område kring Brunnby är högsta tillåtna hastigheten 40 km/h.

Väg 1451 (Bränneslyckevägen) är en länsväg som går från Jonstorp till Krapperup via Brunnby. Vägen är på aktuell sträcka inne i Brunnby en tvåfältsväg med en gångbana på vägens södra sida. Högsta tillåtna hastigheten på sträckan är 40 km/h förbi Brunnby skolan är hastigheten begränsad till 30 km/h under skoltid

Både väg 1444 och väg 1451 är statliga vägar. Det är således Trafikverket som ansvarar för skötsel och underhåll av vägen.

2.2. Trafik och användargrupper

Två trafikmätningar har utförts på väg 1444, en strax söder om Brunnby och en strax öster om Nyhamnsläge. Mätningen vid Brunnby utfördes 2016 och hade en årsdygnstrafiken (ÅDT) på 1270 fordon/dygn och mätpunkten vid Nyhamnsläge utfördes 2013 hade en ÅDT på 1350 fordon/dygn. Det saknas trafikmätningar på väg 1451 i närhet av utredningsområdet.

Trafikflödena på hela Kullaberg är kraftigt säsongsberoende och en stor ökning av trafiken sker under sommaren. Mätningarna från väg 1444 visar att ökningen under semestertider är ca 60 %.

Cykeltrafikanter använder vägarna i såväl pendling- som rekreationssyfte. Omfattningen på cykeltrafiken är inte kartlagd på sträckan.

2.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Området har historiskt använts som jordbruksmark med mindre samhällen för boende och lantbruksverksamhet och även i nuläget är huvudsaklig markanvändning inom området lantbruk. Området präglas av en koppling till jordbruket med mindre byar och gårdar utmed sträckan.

2.3.1. Överensstämmelse med kommunala planer

I Höganäs kommuns översiktsplan, ÖP 2035, som antogs 31 oktober 2019, tas prioriteringar upp såsom möjligheten att arbetspendla med cykel, planering för att bygga bra infrastruktur för gång och cykel och att cykeln ska vara ett självklart val både av miljö- och hälsoskäl. Sträckan mellan Nyhamnsläge och Arild är i planen markerad som ny/ändrad sträcka i huvudnätet för gång- och cykel som ger boende och turister tillgång till det omgivande odlingslandskapet, grönsstruktur och kulturmiljöer.

En detaljplan berörs av vägplanen utmed sträckan, nämligen *Detaljplan Eleshult 6:1 och 6:2, Nyhamnsskolan i Nyhamnsläge* (DP1284-P97/183). Se Figur 4. Planen vann laga kraft 1997-07-01. Markanvändning som berörs av vägplanen är utpekad som kvartersmark för skola (prickmark). Höganäs kommun är informerad om avvikelserna och har godkänt denna genom undertecknande av dokumentet *Beslut gällande avsteg från detaljplan Eleshult 6:1 och 6:2, 2021-11-17*.

oktober 5, 2020

— Kommungräns

Text

■ Detaljplaner

0 0,03 0,07 0,13 mil
0 0,05 0,1 0,2 km

2.4. Landskapet och staden

I Brunnby bryts öppenheten i odlingslandskapet och övergår till ett kulturlandskap med bebyggelse och verksamheter i form av en större ansamling hus och kyrka med kyrkogård.

2.5. Miljö och hälsa

Kulturmiljö

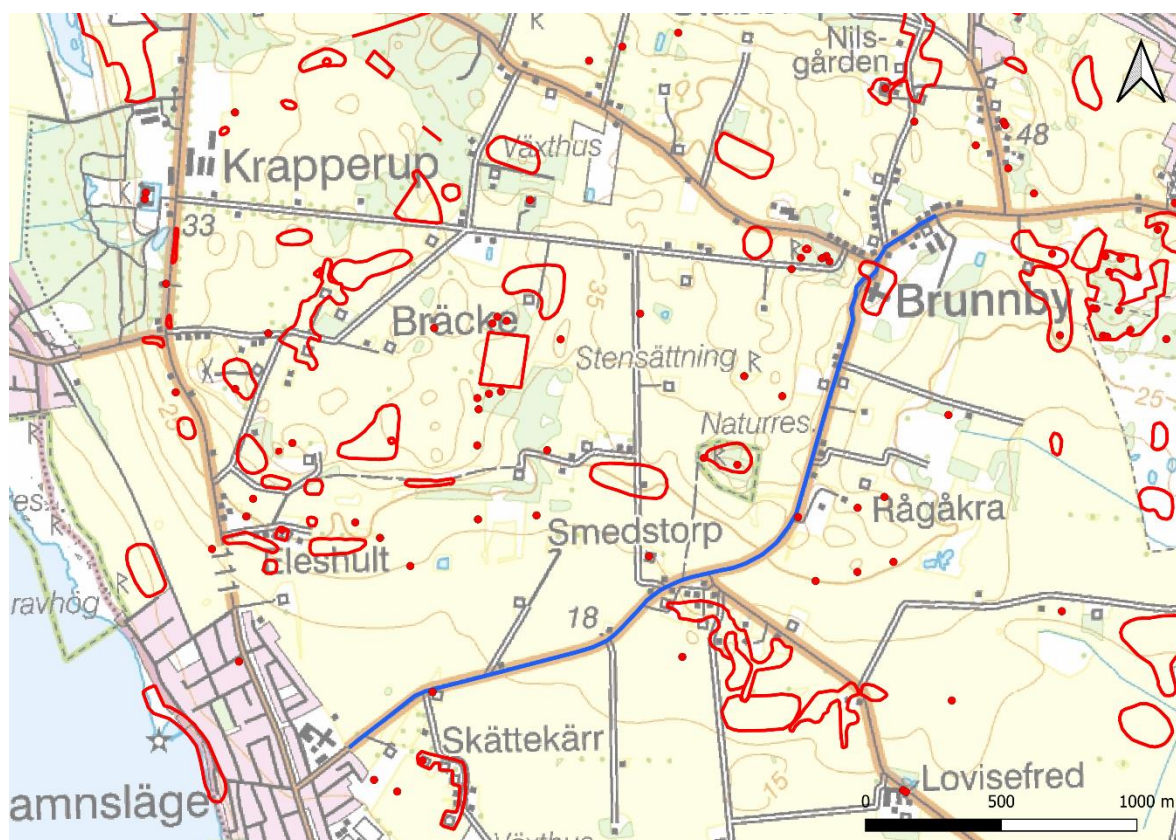
10

boplatser från bronsåldern men även många gravhögar. Från medeltiden finns tydligare spår av byar, hamnplatser och fiskelägen.

Arild är åtminstone från 1100-talet, ortnamnet Brunnby är känt sedan 1310 medan kyrkan tillkommit senast omkring 1200. I Brunnby har det med all säkerhet funnits en huvudgård under sen vikingatid och medeltidens första hälft. Det bör ha varit innehavaren av denna gård som lät uppföra Krapperup strax efter år 1300. Smedstorp nämns omkring 1300 medan Nyhamnsläge är en mera sentida ort. Flera av byarna har troligen ett ursprung under sen vikingatid och tidig medeltid.

Den planerade gång- och cykelvägen ligger till största delen inom riksintresse för kulturmiljövården vid namn Kullaberg-Krapperup. Vägen berörs i sydväst av kulturmiljöstråket Skånelinjen Per Albin-linjen som löper runt hela Skånes kust. Stråket skyddar de försvarsverk som byggdes under andra världskrigets början. Det finns även en stor mängd kommunala intressen, framförallt byggnadsmiljöer och skyddsvärda byggnader. Exempel på sådana är Brunnby kyrka med prästgården, platsen för Klockaregården och skolbyggnader.

Första steget av en arkeologisk utredning av fornlämningsläget inom vägområdet har utförts. Vid arbetet bedömdes nio delsträckor vara möjliga platser för fornlämningar, se Figur 5. Steg 2 av utredningen kan utföras när läget för gång- och cykelvägen fastställts och därefter bör en strävan vara att lämningarna i första hand bevaras genom en lätt anläggningsmetod. Extra uppmärksamhet bör ägnas partiet på höjden väster och sydväst om Brunnby kyrka.



Figur 5: Fornlämningar i vägens närhet. GIS-material om fornlämningar är hämtat från Riksantikvarieämbetet.

Naturmiljö

Den nordvästra delen av Kullaberg, det vill säga halvön där planerad gång- och cykelväg ingår, omfattas av ett flertal riksintressen enligt 3 kap 6§ MB och 4 kap 3 MB (se Figur 6):

- Riksintresse för naturvård Kullaberg: södra gränsen går utmed väg 1444 från Nyhamnsläge till Smedstorp och viker sedan av söderut,
- Riksintresse för friluftsliv Kullaberg med kusten Höganäs-Helsingborg och Pålsjö skog: södra gränsen går utmed väg 1444 och följer sedan Norra kustvägen mot nordöstra kusten Kullen,
- Riksintressen för rörligt friluftsliv Kullaberg och Hallandsåsen med angränsande kustområden: hela vägområdet ingår i riksintressets område,
- Riksintresse för högexploaterad kust Kustzonen: hela Kullabergshalvön ingår i riksintressets område.



Figur 6: Riksintressen naturvård, friluftsliv och högexploaterad kust (kartmaterial Länsstyrelsen Skåne län)

I närheten av vägområdet finns även ett 2 hektar stort naturreservat, *Lunnabjärs naturreservat*, samt ett objekt inom ängs- och betesmarksinventeringen vars status är oklart i nuläget. Två nyckelbiotoper är utpekade längs sträckan, båda i höjd med Brunnby, se Figur 7. Den ena, Trollshöget, ligger på norra sidan av vägen och består av 2 hektar hagmark med kulturhistoriska värden och värdefulla miljöer för ekar samt kryptogamflora. Det andra ligger på södra sidan om vägen och består av 3,4 hektar betespåverkad ädellövskog med grova träd och värdefull lägre fauna (Skogsstyrelsen, 2020).



Figur 7: Översikt över naturreservat och nyckelbiotoper längs sträckan. Objekt från ängs- och betesmarkinventering markerat med röd cirkel.

En naturvärdesinventering utfördes under hösten 2019 av Norconsult. Inventeringen utfördes innan vägsträckan norr om Brunnby utesluts från vägplanen, och därför ingick både Stora vägen och Lilla vägen i inventeringsområdet. Tre naturvärdesobjekt identifierades under inventeringen, men samtliga naturvärdesobjekt ligger utanför det vägplaneområde som detta projekt avser.

Sex stycken landskapselement som bedömdes omfattas av generellt biotopskydd identifierades vid inventeringen; en våtmark, ett dike, en allé samt två pilevallar samt en stenmur.

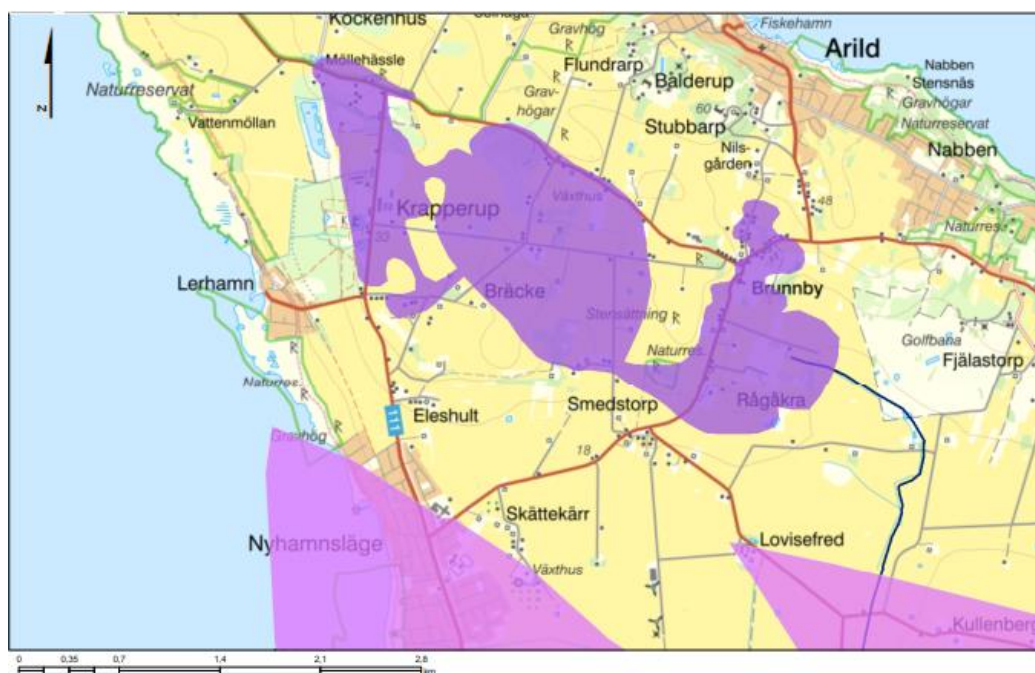
Ett antal grova, äldre träd har identifierats i Brunnby (bl. a. lindar och ekar). Gamla och grova träd bidrar med ett flertal typer av ekosystemtjänster såsom rening av luft och vatten, bullerskydd, klimatreglering och biologisk mångfald, och ska bevaras i den mån det är möjligt.

På andra sidan väg 1444 om Brunnby kyrka finns ett flertal träd av blandade trädslag. Träden är belägna mycket nära vägen och behöver beaktas vid anläggande av planerad gång- och cykelväg.

Inga Natura 2000-områden eller strandskyddade områden berörs av vägplanen.

Vattenförhållanden

Den aktuella vägsträckan ligger mycket nära grundvattenförekomst Nyhamnsläge-Jonstorp (SE623751-130307; sedimentär bergförekomst; bedömd uttagsmöjlighet 6 000 - 20 000 l/h). Den aktuella vägsträckan ligger också delvis ovan vattenförekomsten SE624165-129857 (sand- och grusförekomst, mycket god eller utmärkt uttagsmöjlighet på 5-25 l/s). Båda vattenförekomsterna omfattas av miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken, beslutat den 2017-02-23, se Figur 8.

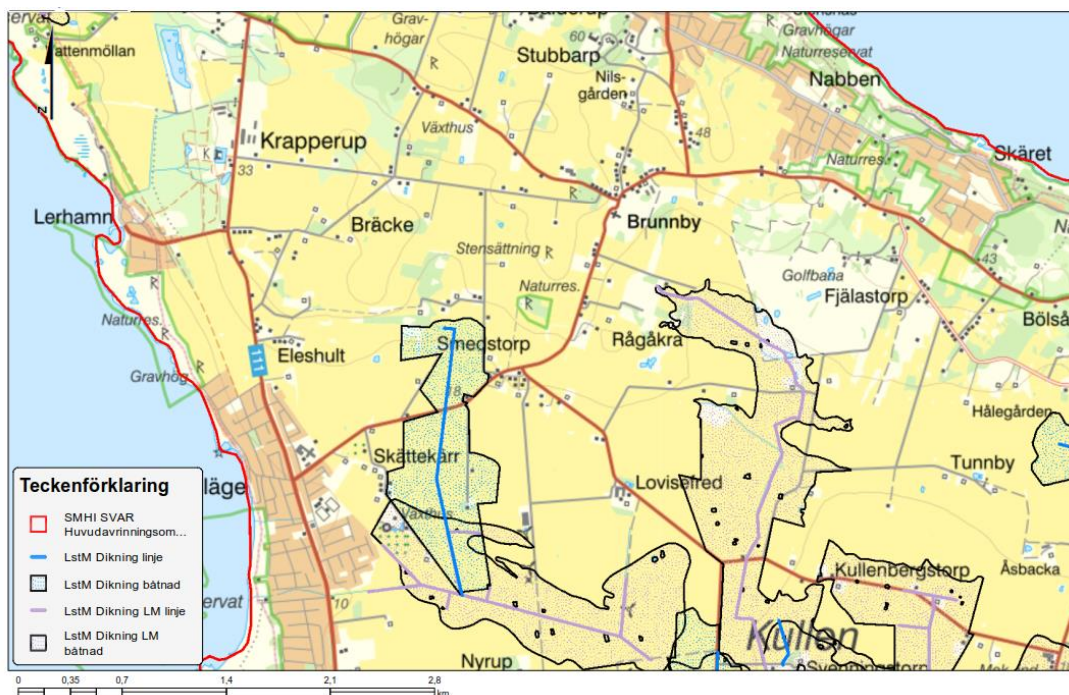


Figur 8: Grundvattenförekomst Nyhamnsläge - Jonstorp (rosa; sedimentär bergförekomst) och grundvattenförekomst SE624165-129857 (lila; sand- och grusvattenförekomst). Kartmaterial: Vattenkartan, VISS.

Både grundvattenförekomsten Nyhamnsläge-Jonstorp och grusförekomsten har enligt Vatteninformationssystem Sverige god kvantitativ och god kemisk grundvattenstatus. Inga betydande påverkanskällor har identifierats.

Berört markområde längs väg 1444 ingår i det 235 km² stora huvudavrinningsområdet 94/95 Mellan Råån och Vege å (SMHI, 2020), se Figur 9. Cirka 900 meter nordost om Nyhamnsläge finns ett dikningsföretag, "Smedstorp-Skätekärr" 12-LN-2064 med tillhörande båtnadsområde, som korsar väg 1444. Dikningsföretaget är kulverterat och har brunn nära vägområdet på södra sidan av vägen. Vid den punkt där dikningsföretaget korsar vägen är diket förlagt med en 24 tums trumma, enligt dikningsföretagets ritningar från 1956. Till följd av att vägområdets bredd ökar kan det bli aktuellt att förlänga befintlig trumma.

I SGU:s brunnarsarkiv för brunnar framgår det att det finns ett antal vattenbrunnar utmed aktuellt vägavsnitt.



Figur 9: Huvudavrinningsområde och dikningsföretag som berörs. Kartunderlag: Länsstyrelsen Skåne

Rekreation och friluftsliv

Vägområdet ligger inom riksintresse för friluftsliv Kullaberg med kusten Höganäs-Helsingborg och Påljö skog, samt inom riksintresse för rörligt friluftsliv Kullaberg och Hallandsåsen med angränsande kustområden. Dessa illustreras i Figur 6.

Två av Kattegattledens åtta delsträckor går genom Höganäs kommun. Delsträckan Höganäs – Ängelholm går mycket nära vägplaneområdet och sammanfaller med projektets sträckning under en mycket kort sträcka. Kattegattledens sträckning fortsätter sedan längs Lilla vägen, vilken inte ingår i aktuellt projekt men som kommer att fungera som förlängning av projektets sträckning.

Längs Kattegattleden finns Brunnby kyrka som under sommarhalvåret är öppen som vägkyrka och är en viktig målpunkt för cyklister. I närheten av Brunnby kyrka finns Trulshögarna, ett fornminne med gravhögar och stensättningar, samt ett litet lanthandelsmuseum. Utanför planområdet för aktuell vägplan finns också flertal vingårdar som erbjuder boende, mat och vingårdsvandringar.

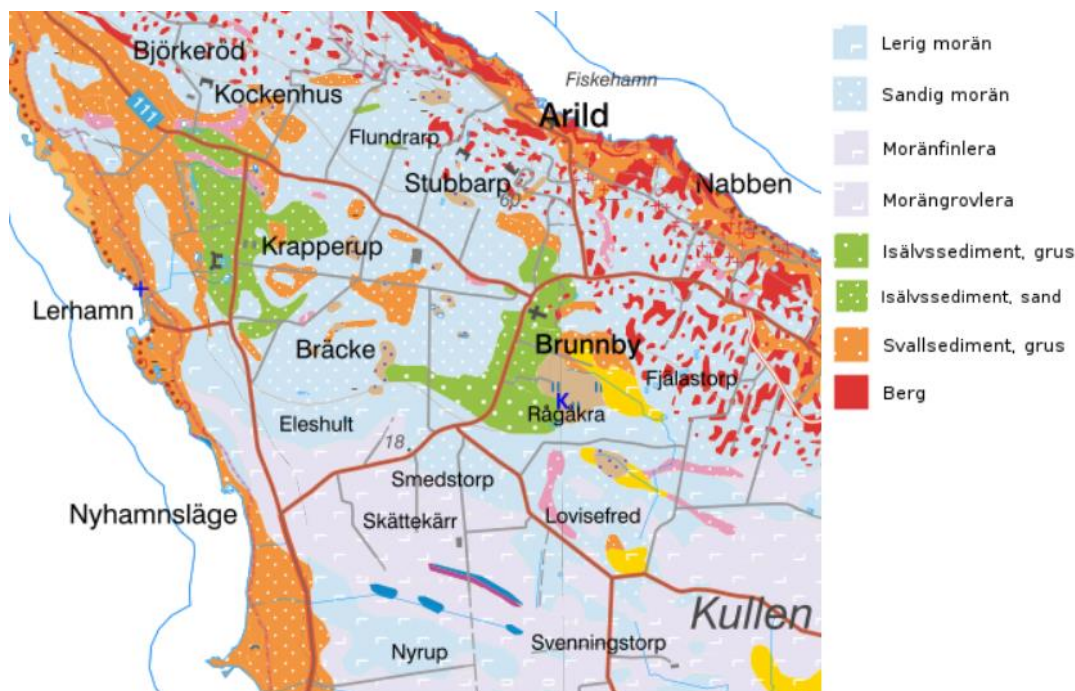
2.6. Byggnadstekniska förutsättningar

2.6.1. Geoteknik

Geotekniska undersökningar har utförts inom vägområdet. De geotekniska förhållandena består främst av morän alternativt isälvsediment. I västra delen av utredningsområdet har förekomst av fast lera påvisats överst i jordlagerföljden, dock utan några större mäktigheter, se Figur 10.

Inga geotekniska förstärkningsåtgärder bedöms som nödvändiga för planerad anläggning.

För mer information, se Markteknisk undersökningsrapport (MUR) (Norconsult, 2020b).



Figur 10: Jordartskarta av området (källa: SGU).

2.6.2. Hydrologi och avvattnings

Befintliga vatten- och avloppsledningar kommer att påverkas direkt eller indirekt av de föreslagna åtgärderna i vägplanen. Underlag för befintliga VA-ledningar har inhämtats från Ledningskollen samt i direkt kontakt med ledningsägare. Höganäs kommun är VA-huvudman för befintliga VA-ledningar. Underlagsmaterial om hydrologi och avvattnings har även hämtats från SMHI, länsstyrelsen och Naturvårdsverket. Utöver detta har brunnsinventering, dikesinventering och grundvattenmätningar utförts.

Avvattnings sker dels i öppna vägdiken, dels via dagvattenbrunnar som är anslutna till det kommunala ledningsnätet. Vid syn i fält bedömdes befintliga diken generellt vara i god kondition. Generellt bedöms det inte finnas befintliga problem med vägens avvattnings eller trummornas kapacitet. Utifrån de geotekniska undersökningarna anses dräneringsförhållanden generellt vara goda, förutom i väster där lera påträffats överst i jordlagerföljden.

2.6.3. Markföroreningar

Miljötekniska markundersökningar har utförts inom vägområdet. Resultatet av dessa visar att inom vägområdet finns dikesmassor med halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) över riktvärdet för känslig markanvändning (KM) men under riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM). Även dikesmassor med halter av kadmium över riktvärden för mindre än ringa risk (MRR) har påträffats.

Anläggning av vägar klassas som MKM, och därmed är gränsvärden för MKM det mest relevanta jämförelsevärdet. Eftersom halterna inte överskrider riktvärden för MKM bedöms vägdikesmassorna därmed kunna återanvändas inom vägområdet utan att medföra skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljö. Anmälan till Höganäs kommun om användning av avfall kan behövas.

Inom vägområdet har även asfalt med halter av PAH-16 över riktvärden påträffats. Vid planerad återanvändning av tjärhaltiga massor, det vill säga massor som innehåller mer än 70 mg/kg av PAH-16, ska kontakt tas med tillsynsmyndighet om hur massorna ska hanteras. Massor innehållande halter av PAH-16 över 1000 mg/kg TS har påträffats i två punkter, och dessa massor kan ej återanvändas utan måste skickas till lämplig mottagningsanläggning.

Utifrån redovisade resultat finns inga motiv till ytterligare provtagning av mark.

För mer information, se PM Markmiljöundersökning (Norconsult, 2020c).

2.6.4. Ledningar

Utöver VA-ledningar finns ett antal andra typer av ledningar inom vägområdet. Längs hela sträckan finns markförlagda teleledningar tillhörande Skanova. Skanova har även fiberkabel längsgående på samma sida som den tänkta gång- och cykelvägen. Höganäs energi har markförlagda hög- och lågspänningskablar utmed sträckan samt luftledning som korsar den tänkta gång- och cykelvägen.

Befintlig belysning finns på ett par ställen längs sträckan. Vissa belysningsstolpar är Trafikverkets medan vissa stolpar är Höganäs Kommuns egen belysning.

Ledningar tillsammans med ny anläggning redovisas på befintlighetsplaner. Några listade ledningsägare har ledningar som kommer att påverkas av gång- och cykelvägen tänkta förläggning. Genomförandeavtal ska skrivas med respektive ledningsägare som berörs.

För mer information, se PM Samordning ledningar (Norconsult, 2020d).

3. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1. Val av lokalisering

Alternativa geografiska placeringar har inte studerats inom projektet, eftersom vald sträcka redan pekats ut i Region Skånes *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. I den ÅVS som hör till cykelvägsplanen beskrivs att det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet, till skolan och i rekreations- och turismsyfte längs sträckan mellan Nyhamnsläge och Arild. Bristen ligger i att det inte upplevs trafiksäkert att cykla längs Brunnbyvägen på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden (Region Skåne, 2018b).

Alternativa dragningar har studerats i form av att gång- och cykelvägen kan anläggas norr eller söder om den befintliga väg 1444. Den ÅVS som utfördes 2016 (WSP, 2016) visar att det är mest lämpligt

att anlägga gång- och cykelvägen på den norra sidan om väg 1444. Valet av sida för gång- och cykelbanan är grundat i en avvägning mellan flera intressen.

Den nya gång- och cykelvägen ska alltså byggas längs väg 1444 och 1451 från Nyhamnsskolan i Nyhamnsläge till Brunnbyskolan i Brunnby. I väster ansluter gång- och cykelvägen till parkeringen vid Nyhamnsskolan på vägens norra sida och i öster ansluter den till busshållplatsen vid Brunnbyskolan på vägens norra sida. Båda ändpunkterna ligger på vägarnas norra sida vilket varit en utgångspunkt för val av sida. En infart har kompletterats så att den ansluter till fastighet Krapperup 19:1. Befintlig åkerinfart har använts och intrånget på befintlig mark har minimerats. Längs väg 1444 finns flera kritiska sektioner som hänsyn har tagits till. I Brunnby finns Brunnby kyrka, med en kyrkomur som står tätt inpå vägens östra sida. På vägens västra sida finns en äldre stenmur, vilket innebär att sektionen här är trång. Vägen svänger längs kyrkomuren vilket innebär att sikten här är dålig. En placering på vägens östra sida i denna sektion skulle innebära avsteg från de krav som ställs i VGU med avseende på bredder och sikt, eller att väg 1444 skulle behöva flyttas västerut. En placering på vägens västra sida innebär ett ingrepp i både den gamla stenmuren samt vegetationen bakom. Gång- och cykelvägen förläggs väster om den äldre stenmuren. Vid korsningen Brunnbyvägen-Bränneslyckevägen i Brunnby kommer gång- och cykelvägen ansluta till Kattgattsleden genom en ny anslutning längs Bränneslyckevägen västerut mot Krapperups kyrkoväg. Vid denna anknäpning finns befintliga massiva ekar som hänsyn tagits till i utformningen av gång- och cykelvägen.

Trafiksäkerheten är en parameter som värderats högt och en passage över vägarna är inte önskvärt ur trafiksäkerhetssynpunkt. För aspekterna natur- och kulturmiljö är den norra och den södra sidan i stort sett likvärdiga, förutom i passagen genom Brunnby där kulturvärden ofrånkomligen påverkas av anläggandet av vägen. Dessa aspekter har därför inte varit avgörande vid val av sida för gång- och cykelvägen. Det kan dock noteras att det är positivt att de två fornlämningarna som finns på vägens östra sida (se Figur 5) lämnas orörda utan negativ påverkan.

Sammanvägt finns det flera hinder på båda sidor vägarna, men eftersom båda målpunkterna samt passagen förbi Brunnbykyrka ligger på norra/västra sidan av vägarna väljs norra/västra sidan.

3.2. Val av utformning

Gång- och cykelvägen kommer att vara 2,5 meter bred för att möjliggöra vinterväghållning. Gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken på hela sträckan. Separeringen består i huvudsak av en skiljeremsa med dike. Denna typ av separering ökar trafiksäkerheten och är standard att välja vid anläggning av gång- och cykelväg intill bilväg.

I trånga sektioner består separationen antingen av GCM-stöd, kantstöd eller målad linje beroende på utrymme och tillåten hastighet på vägen. Förbi sex fastigheter kommer därför gång- och cykelvägen att smalnas av till 2 meter bredd till följd av utrymmesbrist. I andra trånga sektioner separeras gång- och cykelvägen med målad linje för att minska intrånget och möjliggöra vinterväghållning.

Söder om Brunnby är det en trång sektion på väg 1444. Där kommer befintlig väg att breddas österut för att undvika intrång på fastigheterna Smedstorp 8:12, Brunnby 1:12 och Brunnby 2:5. Gång- och cykelvägen kommer att vara 2 meter bred förbi nämnda fastigheter och vägbredden för förskjutningen kommer att vara 5,9 meter och anslutas till befintlig vägbredd vid start och slut. Ca 230m av väg 1444 kommer att påverkas till följd av breddningen. Breddningen medför att sikten för infart till fastighet 4:14 försämrats. Därav flyttas infarten ca 25 norrut ut för att uppfylla siktkraven. Mot fastigheten 4:14 öster om väg 1444 kommer delvis kaststöd stättas för hantering av dagvatten.

Över Bränneslyckevägen anläggs en obebakad cykelpassage.

Den dimensionerande hastigheten för cykeltrafiken är 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för cyklister.

Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan. Anläggandet av gång- och cykelbanan kommer inte att påverka framkomligheten för biltrafiken.

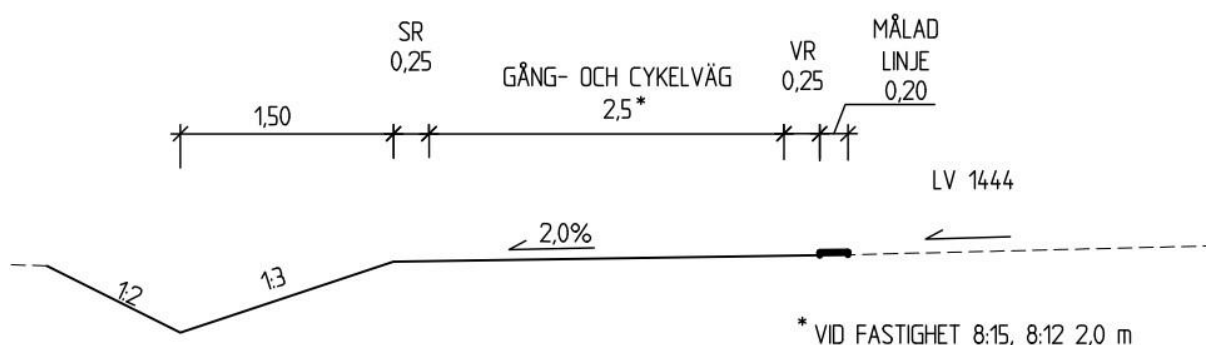
På sträckan finns ett antal befintliga åkerinfarter. Dessa kommer att bevaras i samma läge och gång- och cykelvägen kommer att förstärkas för att möjliggöra fortsatt infart för åkertransporter.

Befintliga belysningsstolpar som idag finns söder om Brunnby kyrka kommer behållas. En lösning för belysning som kan aktiveras vid rörelse i området ska utredas under fortsatt planarbete. För mer information, se PM Samordning ledningar (Norconsult, 2020d).

Avvattning av gång- och cykelvägen och den del av befintlig väg vars avvattningsfunktion påverkas kommer uppnås genom avrinning och infiltration i diken och svackdiken. På större delen av sträckan krävs anläggning av dräneringsledning med anslutning till befintliga och nya brunnar och trummor. Där risk för stående vatten identifieras och anslutning till befintligt avvattningssystem inte är möjligt föreslås lösning för fördröjning i form av makadambädd som vid behov kan kompletteras med exempelvis tunnelmagasin.

3.2.1. Typsektion A

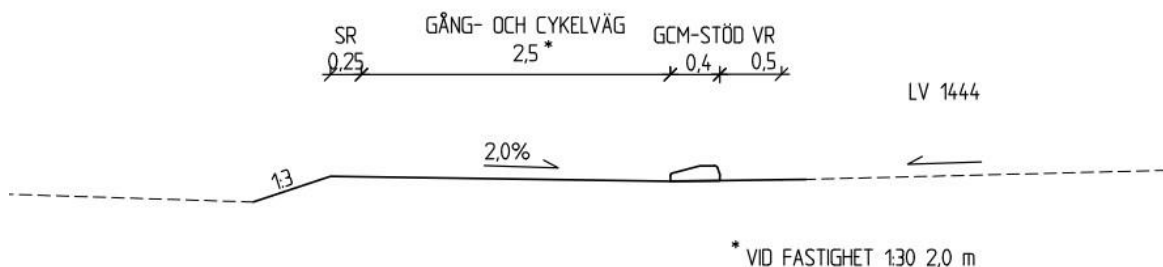
Gång- och cykelbanan separeras från biltrafiken med målad linje (0,2 meter). Befintlig vägren (förkortad VR i figuren) breddas till 0,25 meter. Typsektionen används när hastighetsbegränsningen för biltrafiken är 50 km/h eller lägre och utrymmet längs vägen är begränsat och markintrång vill undvikas eller minimeras. Vid två fastigheter minskas bredden på gång- och cykelbanan till 2,0 meter.



Figur 11: Typsektion A - separering med målad linje.

3.2.2. Typsektion B

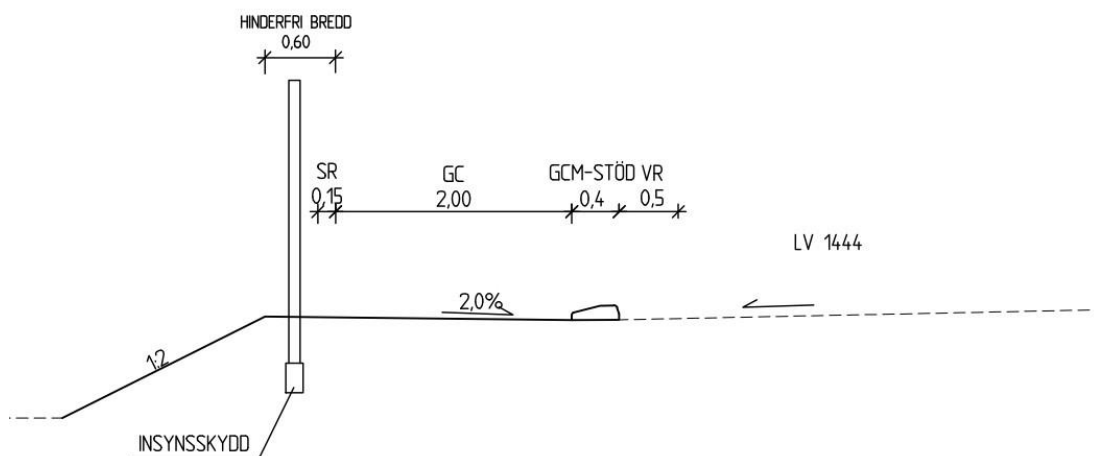
Gång- och cykelvägen separeras från biltrafiken med GCM-stöd. Befintlig vägren breddas till 0,5 meter. Sektionen återkommer flera gånger längs väg 1444 där utrymmet längs vägen är begränsat och markintrång behöver undvikas eller minimeras.



Figur 12: Typsektion B - separering med GCM-stöd.

3.2.3. Typsektion C

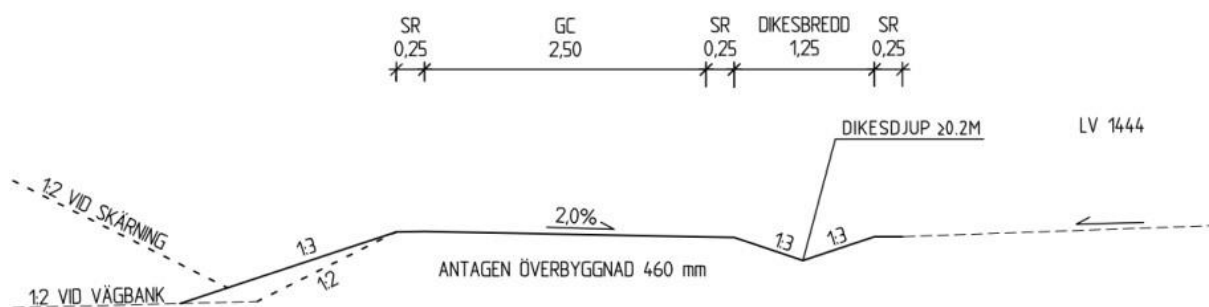
Gång- och cykelvägen separeras från biltrafiken med GCM-stöd. Befintlig vägren breddas till 0,5 meter. Bredden för gång- och cykelvägen är 2,0m. Insynsskydd placerad mot fastighet. Sektionen gäller vid fastighet 2:7 där utrymmet längs vägen är begränsat och markintrång behöver undvikas eller minimeras.



Figur 13: Typsektion C - separering med GCM stöd med insynsskydd.

3.2.4. Typsektion D

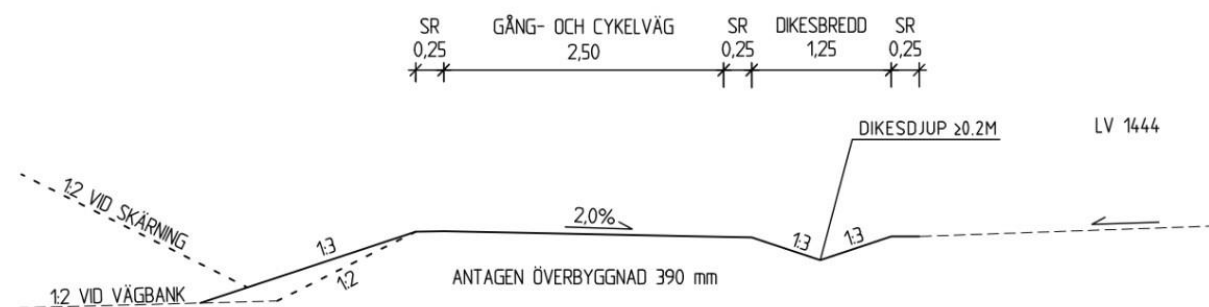
Gång- och cykelvägen separeras med skiljeremsa med svackdike. Överbyggnaden på gång- och cykelbanan dimensioneras för materialtyp 5A vilket ger en total överbyggnadstjocklek på 460 millimeter. Diket utformas med slänter med lutning 1:3 och ett djup på 200 millimeter. Totalbredd på diket är minst 1,25 meter. Sektionen återkommer på stora delar av sträckan längs väg 1444. Separationsformen medför att avvattningen hanteras i diket med hjälp av dräneringsledningar, dagvattenbrunnar med kupolsilsbetäckning i lågpunkter samt vägtrummor där det krävs och är möjligt att få fall.



Figur 14: Typsektion D - separering med skiljeremsa med svackdike.

3.2.5. Typsektion E

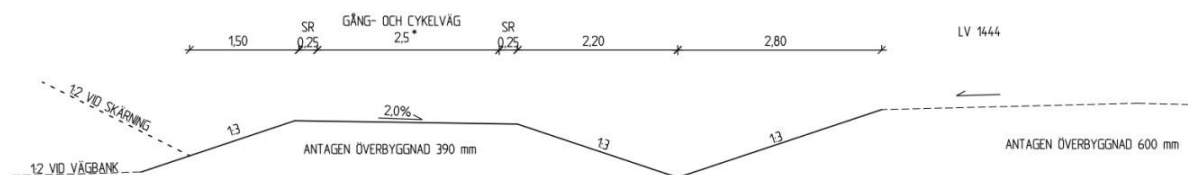
Gång- och cykelvägen separeras med skiljeremsa med svackdike. Överbyggnaden på gång- och cykelbanan dimensioneras för materialtyp 4A vilket ger en total överbyggnadstjocklek på 390 millimeter. Diket utformas med slänter med lutning 1:3 och ett djup på 200 millimeter. Totalbredd på diket är 1,25 meter. Sektionen återkommer på stora delar av sträckan längs väg 1444. Separationsformen medför att avvattningen hanteras i diket med hjälp av dagvattenbrunnar med kupolsilsbetäckning och dränledningar.



Figur 15: Typsektion E - separering med skiljeremsa med öppet dike.

3.2.6. Typsektion F

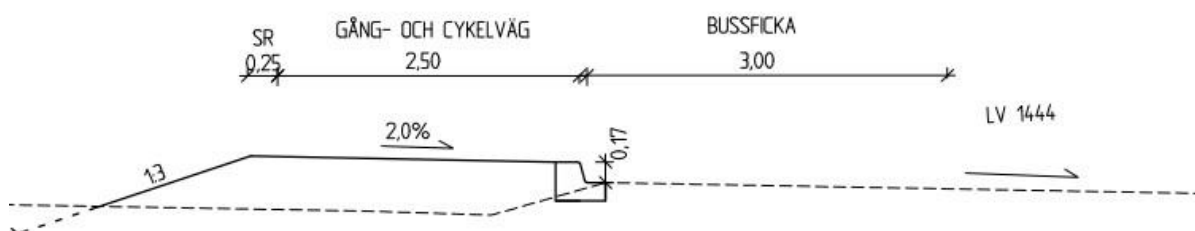
Gång- och cykelvägen separeras med skiljeremsa med öppet dike. Överbyggnaden på gång- och cykelbanan dimensioneras för materialtyp 4A vilket ger en total överbyggnadstjocklek på 390 millimeter. Diket utformas med slänter med lutning 1:3 och ett djup på 300 millimeter under terrass. Totalbredd på diket är 5,0 meter. Separationsformen medför att avvattningen hanteras i diket.



Figur 16: Typsektion F - separering med skiljeremsa med öppet dike.

3.2.7. Typsektion L

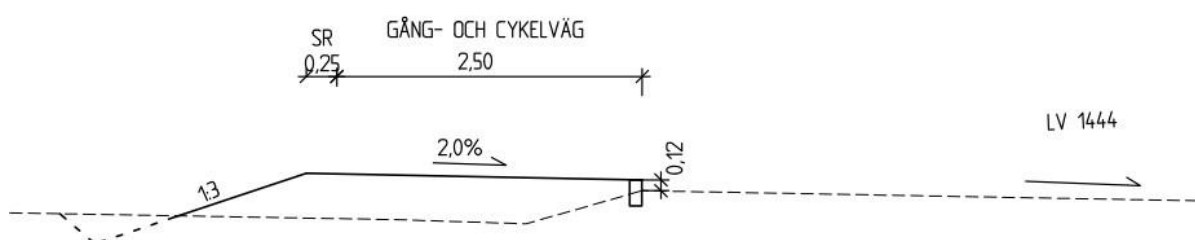
Gång- och cykelbanan separeras från biltrafiken med 17 cm hög kantsten. Typsektionen används vid busshållplatsen Smedstorp Louisefredsvägen.



Figur 17: Typsektion L - separering med 17 cm hög kantsten.

3.2.8. Typsektion M

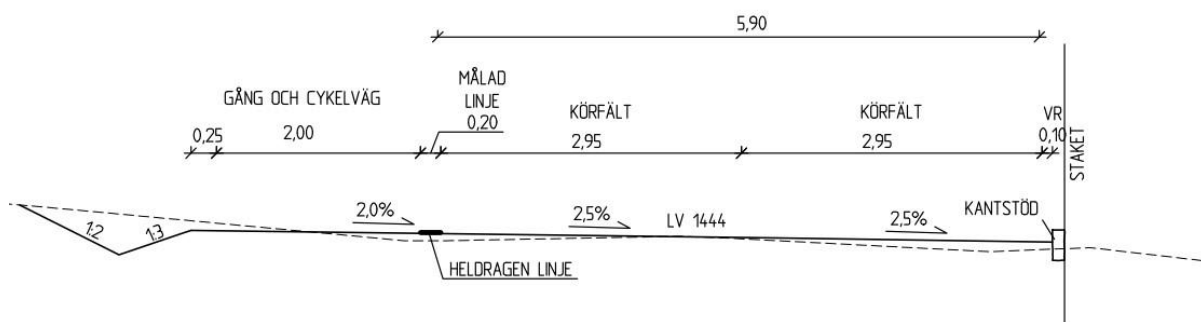
Gång- och cykelbanan separeras från biltrafiken med 12 centimeter hög kantsten. Typsektionen används inne i Brunnby där hastigheten är låg.



Figur 18: Typsektion M - separering med 12 cm hög kantsten.

3.2.9. Typsektion N

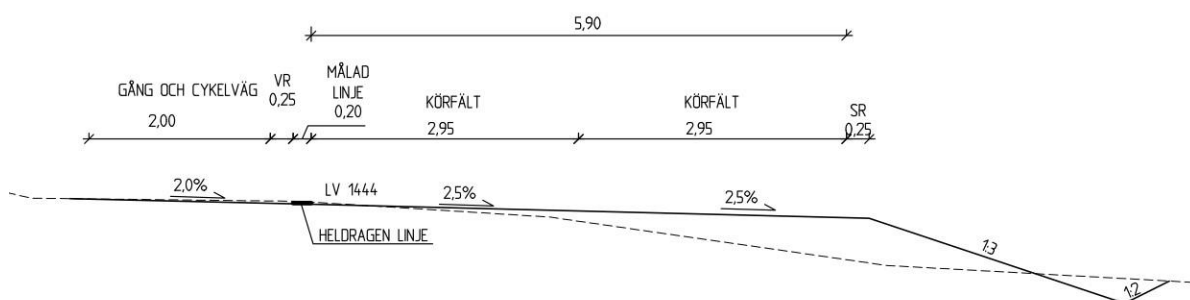
Förskjutning av Lv 1444 med kantstöd. Vägen breddas till 5,90m. Gång- och cykelvägen avgränsas med målad linje. I trängsta sektionen utgår vägrenen för gång- och cykelvägen. Avgränsning mot fastighet till höger med kaststöd och staket. Avgränsning mot fastighet till vänster med öppet dike. Diket utformas med slänter med lutning 1:3 och ett djup på 300 millimeter under terrass. Avvattningen hanteras mot kantstöd.



Figur 19: Typsektion N - separering med målad linje.

3.2.10. Typsektion O

Förskjutning av Lv 1444 med öppet dike. Vägen breddas till 5,90m. Gång- och cykelvägen avgränsas med målad linje. Gång- och cykelvägen har samma läge som befintlig väg. Diket utformas med slänter med lutning 1:3 och ett djup på 300 millimeter under terrass. Avvattningen hanteras i öppet dike.



Figur 20: Typsektion O - separering med målad linje.

3.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.3.1. Åtgärder redovisas på plankarta och fastställs

Nybyggnaden av gång- och cykelvägen ska på vissa delar av gång- och cykelvägen utföras med en särskild typ av överbyggnad för att ta hänsyn till rotsystem hos närliggande träd, vilket redovisas på plankartan med beteckningen:

- Sk1 – skydd av befintliga träd i form av genomsläpplig överbyggnad

Genomsläpplig överbyggnad kommer användas på de ställen där marken hårdgörs i mycket nära anslutning till befintliga träd. Överbyggnaden kan exempelvis bestå av sorterad makadam som tillåter att luft och vatten når trädens rötter. Denna typ av överbyggnad kommer användas vid biotopskyddsobjekten som nämns i avsnitt 2.5, vid passagen genom Brunnby samt i ett område mellan korsningen med Brännesyckevägen och korsningen med Lilla vägen (förbi lindarna).

Användandet av genomsläpplig överbyggnad kommer ej att påverka produktion eller underhåll av vägen.

3.3.2. Ytterligare åtgärder

Det har identifierats en rad åtgärder som kan reducera och kompensera miljöpåverkan från vägutbyggnaden, men som inte bedöms kunna fastställas i vägplanen.

Till de viktigaste av dessa åtgärder hör frågan om skyddsåtgärder för de kulturmiljövärdena, men även skydd av träd och andra växtligheter samt hantering av invasiva arter.

- Fornlämningar i vägområdets närhet bör hägnas in under byggtiden, för att undvika att oavsiktliga skador på lämningarna inträffar.
- Där schaktarbeten ska utföras ovan fornlämningar ska dessa avgränsas med geoduk, och vägen anläggs sedan ovan geoduken.
- Försiktighetsåtgärder vid arbete i områden med invasiva arter ska tas. Massor med växtmaterial av invasiva arter ska inte återanvändas. Körning med maskiner i områden med invasiva arter ska så långt som möjligt undvikas eftersom växtdelar och frön kan spridas med däck. Råd och riktlinjer finns i Metodkatalog för bekämpning av invasiva främmande växter (Naturvårdsverket, 2019), samt i TDOK 2015-0469.
- På ett flertal ställen längs sträckan behöver skyddsåtgärder vidtas runt träd för att undvika skador på dem under byggtiden. Skyddsinhägnad av träd eller skydd av stammar ska ske där anläggningsarbeten och anläggningsfordon kan riskera att påverka träd som inte behöver avverkas. Schakt av jord bör så långt som möjligt undvikas inom trädens droppzon. På de ställen där det inte kan undvikas bör schakt ske med stor försiktighet, exempelvis för hand.
- Påverkan på grundvatten ska undvikas och minimeras. Under byggtiden ska erforderlig rening av vatten från byggplatsen ske innan det släpps till recipient för att undvika negativ påverkan på vattenmiljön.
- Minimera påverkan på den jordbruksmark som används för tillfällig nyttjanderätt. Körning med tunga maskiner ska undvikas i den mån det är möjligt för att undvika kompaktion av

bördig jordbruksmark. Överbliven matjord ska återanvändas i projekt för ett hållbart nyttjande av naturresurser.

- För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon.

4. Effekter och konsekvenser av projektet

4.1. Trafik och användargrupper

Med den nya gång- och cykelvägen kommer fotgängare och cyklister separeras från motorfordonstrafiken på vägen. Gång- och cykelvägen utformas som en gemensam gång- och cykelväg utan separering av fotgängare och cyklister sinsemellan. Förbättrad trafiksäkerhet och eget utrymme för oskyddade trafikanter kan bidra till ökad attraktivitet och ökat brukande av sträckan av fotgängare och cyklister. Gång- och cykelvägen förväntas användas för både pendling och rekreation, och användarna kommer på ett säkert sätt kunna nå mål utmed sträckan utan att använda motorfordon.

Vägarna kommer bibehålla samma standard för biltrafiken som idag. Framkomligheten blir likvärdig för vägtrafiken.

Enligt önskemål från Skånetrafiken ska busshållplats Brunnby Görsavägen V justeras så att ytan mellan gång- och cykelvägen och väg 1444 asfalteras. Stolparna för busskyltning flyttas en bit söderut för att anpassas till nya utformningen. Dessa åtgärder kommer arbetas in i förfrågningsunderlaget vid upphandling av entreprenör och senare i bygghandlingen.

4.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Med den nya gång- och cykelvägen kommer fotgängare och cyklister att få möjlighet att färdas längs väg 1444 och 1451 på ett trafiksäkert sätt. Detta skapar potential för att fler resor kan göras via gång och cykel.

Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen ligger i linje med Höganäs kommuns översiktsplan och kan bidra till att uppnå målen om god infrastruktur för cykel.

Anläggandet innebär en mindre avvikelse från bestämmelserna i *Detaljplan Eleshult 6:1 och 6:2, Nyhamnsskolan i Nyhamnsläge* (DP1284-P97/183). Den planerade gång- och cykelvägen innebär att ett litet intrång kommer göras i detaljplanen där ytan är reglerad som prickmark. Höganäs kommun har deltagit i projekteringsmöten och är således informerade om avvikelserna.

Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms bidra positivt till den lokala utvecklingen. Utbyggnaden av gång- och cykelnätet ökar också attraktiviteten för turismen i området.

4.3. Landskapet och staden

De föreslagna åtgärderna innebär att fastighetsmark för bostadstomter på ett flertal platser utefter sträckan tas i anspråk för att få plats med gång- och cykelvägen intill befintlig väg samt för att kunna

bygga gång- och cykelvägen. Söder om Brunnby kommer även väg 1444 att förskjutas österut för att undvika intrång på fastigheter i en trång sektion.

Intrånget på fastigheter har försökt minimeras genom att anpassa bredden på gång- och cykelvägen samt se över släntlutningar och avvattning där tomtmarken möter befintlig väg. Eventuella häckar, staket, träd och dylikt som påverkas av den nya gång- och cykelvägen kommer att ersättas.

Landskapsbilden kommer till viss del förändras utefter sträckan i och med att gång- och cykelvägen anläggs. Ett annat uttryck kommer att skapas kring vägen där befintlig vegetation påverkas när häckar, träd och buskar kan komma att avverkas för att gång- och cykelvägen ska få plats. Med en cykelväg på sidan kommer också vägutrymmet upplevas något större än innan. Nya väglänster och diken återskapas med avbaningsmassor från området för att återspegla vegetation i befintliga vägkanter.

Den största avvikelsen sker i Brunnby där gång- och cykelvägen leds upp ovanför stödmuren vid den trånga passagen vid Brunnby kyrka. I övrigt kommer landskapsbilden ej påverkas nämnvärt av projektet då gång- och cykelvägen till större delen kommer att följa den befintliga bilvägens dragning och därmed inte ändra landskapets strukturer alltför mycket.

4.4. Miljö och hälsa

Effekterna av planerade åtgärder belyses i detalj i miljökonsekvensbeskrivningen. Nedan återges därför endast en sammanfattning av effekterna som berör miljö och hälsa.

Kulturmiljö

En gång- och cykelväg från Nyhamnsläge till Brunnby innebär en breddning av den befintliga trafikleden i ett jordbrukslandskap med delvis småskalig struktur. När terrängen börjar stiga vid Smedstorp kommer sträckningen in i den småkuperade övergångsbygden närmare Kullaberg som har varit tidigare bebyggd än slätten i söder och sydöst och därmed ökar risken att den planerade vägen kommer beröra under mark dolda fornlämningar. Som helhet bedöms effekterna för riksintresset Kullaberg och dess regionala motsvarighet, i dessa delar vara små eftersom inga centrala komponenter av intressena berörs i nämnvärd grad. I det öppna landskapet innebär ökningen en liten konsekvens för kulturmiljön.

Inom Brunnby bedöms effekterna för kulturmiljövårdens intressen vara större än i områdets övriga delar och framför allt bestå i en breddad trafikled på tomtmarkens bekostnad och därmed ingrepp i fornlämningar och deras skyddsområden, men markörerna för det gamla sockencentrat berörs inte direkt. I Brunnby påverkas tomtmark i samhällets södra del och vid vägkorset, samt åkermark längs väg 1444 mittemot det tidigare kommunalhuset och den gamla skolan. Vägbreddningen kommer här att vara mera påtaglig och ge den idag smala vägen genom byn en karaktär av större trafikled. Gång- och cykelvägens är ett nytt element i bymiljön som påverkar upplevelsen av fornlämningsmiljön vid Trulshögarna. Trots att ingen av de betydelsebärande byggnaderna påverkas direkt bedöms konsekvenserna för kulturmiljön vara måttliga till stora i Brunnbys gamla kommuncentrum.

Naturmiljö

Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen bedöms inte ge upphov till påtaglig skada på de natur- och kulturvärden som är utpekade för de två riksintresseområdena för naturvård och för friluftsliv. Naturreservatet Lunnabjärs naturreservat och nyckelbiotopen söder om väg 1444, ligger på så pass långt avstånd från vägen att de inte kommer att påverkas av anläggandet av gång- och cykelvägen. Påverkan på de värdefulla ekmiljöerna söder om nyckelbiotopen Trullshög kan minskas genom en omtänksam placering av gång- och cykelvägen samt skadeförebyggande åtgärder. En grupp av mindre ekar behöver avverkas vid anläggande av anknytning till Kattegattleden längs Bränneslyckevägen samt tre björkar norr om prästsekreteriet.

En del av träden mittemot Brunnby kyrka kommer behöva avverkas. Sammanlagt handlar det om två träd med en diameter på 20 centimeter och sex träd med en diameter på 40 centimeter.

De två grova lindarna nordost om korsningen Norra Kustvägen – Lilla vägen, kommer att bevaras genom att gång- och cykelvägen leds runt träden och träden tillåts stå kvar i skiljeremsan mellan bilvägen och gång- och cykelvägen. Gamla och grova träd bidrar med ett flertal typer av ekosystemtjänster såsom rening av luft och vatten, bullerskydd, klimatreglering och biologisk mångfald. Att dessa träd behöver avverkas bedöms medföra negativa konsekvenser för naturmiljön.

Där anläggningsarbetena berör växtplatser för invasiva arter bör försiktighetsåtgärder vidtas för att förhindra ytterligare spridning.

Vattenförhållanden

Inga vattenområden kommer påverkas av anläggandet av planerad gång- och cykelväg, och därmed riskerar inga miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster att påverkas. Anläggning av gång- och cykelväg över diket vid Nyhamnsläge innebär marginellt i anspråkstagande av dikningsföretagets båtnadsområde. Dikningsföretaget bedöms inte påverkas av de planerade åtgärderna. De enskilda vattenbrunnarna som finns i närheten av vägplaneområdet bedöms inte påverkas av planerade vägåtgärder eftersom stora grundvattensänkningar inte bedöms vara nödvändiga för uppdraget.

Rekreation och friluftsliv

En gång- och cykelväg mellan Nyhamnsläge och Brunnby kommer att medföra en ökad tillgänglighet till landskapet, vilket innebär förbättrade möjligheter för rekreation och ett rörligt friluftsliv, bland annat vid Brunnby kyrka och andra målpunkter längs sträckan. Anslutningen upp längs Bränneslyckevägen mot Kattegattsleden ökar ytterligare antalet målpunkter och tillgänglighet.

Hushållning med mark

1,1 hektar jordbruksmark kommer att tas i anspråk för anläggningen av gång- och cykelvägen. Det gäller en 3–6 meter bred remsa längs stora delar av den befintliga väg 1444. Intrånget är litet i förhållande till åkermarkens totala storlek och bidrar inte till någon fragmentering av jordbruksmarken. Brukningsmöjligheten bedöms inte försämrats nämnvärt. Enligt miljöbalken 3 kap 4§ får jordbruksmark tas i anspråk om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen, vilket anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms göra.

Dessutom kommer 1,0 hektar jordbruksmark att användas för tillfällig nyttjanderätt. Under en tid efter anläggandet förväntas produktiviteten på denna mark vara något lägre på grund av markkompaktering.

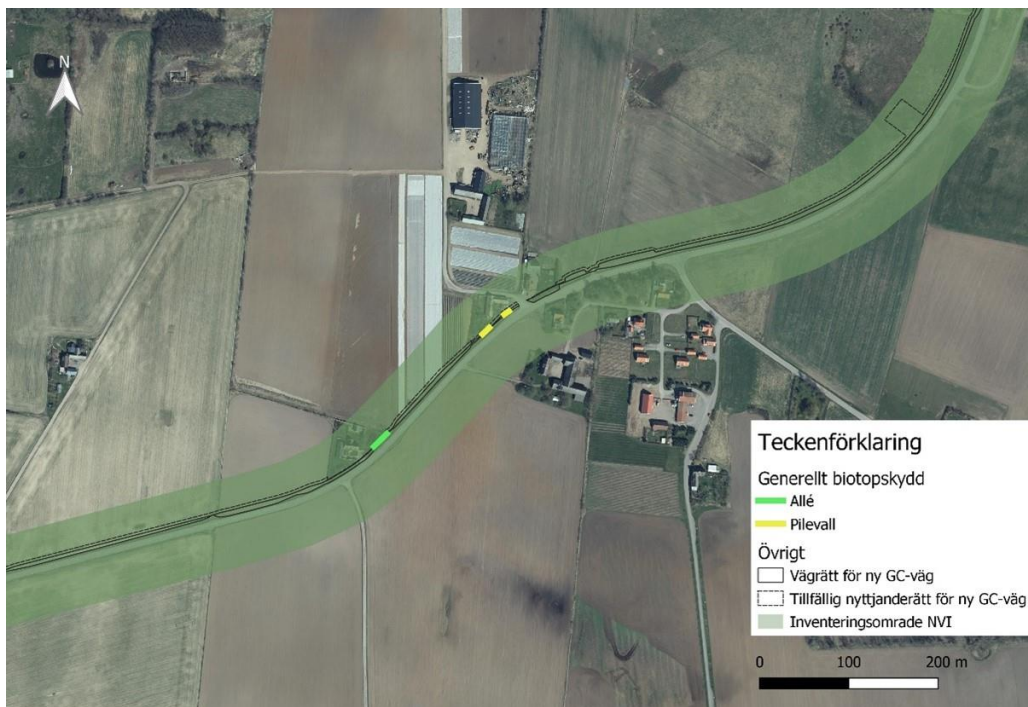
Skyddsåtgärder för att begränsa påverkan på den tillfälligt nyttjade jordbruksmarken ska vidtas, läs mer i avsnitt 3.3.2 *Ytterligare åtgärder*.

Biotopskydd

Längs sträckan finns biotopskyddsobjekt som kräver särskild hänsyn, se Figur 21-23. Det gäller en våtmark, ett öppet dike, en allé, två pilevallarna vid Smedstorp och en ca 80 m lång stenmur bakom prästsekreteriet. Anpassningar för att undvika negativ påverkan på biotopskyddsobjekten kommer att vidtas. Anläggning nära träd behöver dock ske med försiktighet, trots att anpassningar av vägens anläggande görs (Norconsult. 2021).



Figur 21: Generellt biotopskydd. Strax utanför Nyhamnsläge ligger en mindre våtmark som övergår i öppet dike. Ett öppet dike finns också vid åkerinfart öster om Skattekärrs byaväg.



Figur 22: Generellt biotopskydd. En allé med sju träd samt två pilevallar finns norr om vägen innan Smedstorp.



Figur 23: Generellt biotopskydd. En stenmur finns bakom prästsekreteriet i Brunnby.

4.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Projektet är inte bedömt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Generellt innebär utbyggnad av gång- och cykelvägar en ökad andel cyklister i förhållande till bilister. Detta för med sig positiva effekter för såväl hälsa som miljö, vilket ger samhällsekonomisk fördel.

4.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Gång- och cykelvägen syftar till att förbättra trafiksäkerheten och knyta ihop sträckan mellan Nyhamnsläge och Brunnby för oskyddade trafikanter. Detta förbättrar därmed tillgängligheten till bland annat skola och andra målpunkter längs med ovannämnd sträcka, både för pendling och för rekreation.

Då gång- och cykelvägen blir del av ett större cykelnät kan den ha betydelse för cykelturismen i Skåne, vilket kan få vidare positiva effekter för möjligheten att driva verksamheter utmed sträckan. En separerar gång- och cykelväg kan göra att området blir mer attraktivt för boende, eftersom det blir lättare för oskyddade trafikanter att pendla. Det blir exempelvis tryggare att låta barn ta sig till skolan på egen hand.

4.7. Masshantering

Mängden schaktmassor i projektet uppskattas till 6500 m³ och mängden fyllnadsmassor uppskattas till 6650 m³. Dock utgörs 3350 m³ av schaktmassorna matjordsavbaning som ej går att återanvända i projektet, samt 200 m³ utskiftningsmassor. Totalt sett ger projektet alltså ett underskott av massor på cirka 3300 m³.

Inom ramen för en vägentreprenad är det normalt entreprenören som avgör vilka massor som ska användas var och vilka massor som följaktligen ska deponeras. Tillgängligheten av massor i

närområdet är oklart i nuläget. Hur Trafikverket väljer att styra utförandet klargörs i ett senare skede inför upphandling av entreprenaden.

4.8. Avvattning

Till följd av ökad andel hårdgjorda yta och påverkan på den befintliga avvattningen av vägen måste diken, dräneringsledningar, trummor och brunnar anläggas för att skapa goda förutsättningar för vägens funktion. Längs vissa delsträckor behöver diken troligtvis utformas för att klara en viss fördröjning och infiltration. I söder, där anslutning sker till Nyhamnsläge, kommer en anslutning göras till kommunalt dagvattensystem. I Brunnby och på ytterligare enstaka ställen kommer anslutning av dräneringsledning behöva göras till Trafikverkets befintliga dagvattenanläggning. Anläggning av dräneringsledningar kan medföra en ökad belastning på befintligt avvattningssystem men denna ska minimeras genom ovan nämnda fördröjning och infiltrationsmöjligheter uppströms anslutningspunkterna.

4.9. Påverkan under byggnadstiden

Arbetet med att bygga en väg påverkar omgivningen på andra sätt än den färdiga vägen, det kan också vara mer störande. Under byggtiden kommer, utöver det vägområde som krävs för själva gång- och cykelvägen, även tillfälliga arbetsområden att tas i anspråk för att få plats med arbetsfordon, upplag med mera.

För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon. Skyddsåtgärder ska under byggtiden följa *Trafikverkets tekniska krav för Arbete på väg (TDOK 2012:86)* samt *Trafikverkets tekniska råd för Arbete på väg (TDOK 2012:88)*.

4.9.1. Buller och vibrationer

Det finns en risk för ökat buller under byggnationen. Det är under en begränsad tidsperiod och åtgärderna kommer i huvudsak att utföras i glest bebyggd miljö, men riskerna måste ändå beaktas. Boende i närområdet ska inte störas mer än vad som kan anses vara godtagbart. Vanligtvis hanteras detta med hjälp av begränsningar av arbetstider.

Det finns inga uppgifter på djuruppfödning eller annan verksamhet som kan ta skada av en begränsat tillkommande bullerökning. Om så trots allt är fallet bör man ha en tät dialog med dessa verksamheter. Det finns två skolor i närheten av vägområdet. Man bör i kommande skeden föra en dialog med dessa om buller och andra frågor kopplade till skolorna.

Byggnationen kan innebära en del vibrationer, i synnerhet vid packning av fyllning, förstärknings- och bärlager. Normalt sett är dessa vibrationer inget större problem, men då byggnationen passerar nära flertalet hus och den äldre stenmuren i Brunnby, så bör man beakta denna risk. Man bör göra en noggrann inventering av de hus och murar som finns inom riskområdet innan entreprenaden påbörjas. Det är viktigt att alla berörda parter får vara med och att allt dokumenteras med foton och text.

4.9.2. Trafik under byggnadstiden

Under byggtiden kommer trafiken att påverkas. Arbeten som kommer påverka framkomligheten för vägtrafiken kommer främst bli aktuellt utmed partier där gång- och cykelvägen anläggs intill vägen. Det kommer inte att vara möjligt att passera med ett körfält i vardera riktningen i sektioner där vägutrymmet är väldigt smalt. Vissa partier längs väg 1444 uppfyller inte dessa krav på befintlig väg. Vägbredden längs väg 1444 varierar mellan 5,5 - 6,5 meter.

Gång- och cykelbanan anläggs intill väg 1444 på fyra partier mellan Nyhamnsläge och Brunnby. Tre partier är en mycket begränsad sträcka förbi fastigheter som ligger intill vägen. Söder om Brunnby kyrka anläggs gång- och cykelbanan intill vägen igenom en trång sektion med fastigheter på båda sidor vägen. Befintlig vägbredd på denna sträcka är ca 5,5 meter.

Under arbete med dessa sträckor kan endast ett körfält vara öppet för växelvis trafik. Trafiken kommer att antingen behöva regleras med vakt eller med skyttelsignal.

Omledningsmöjligheter för vägtrafiken finns på det statliga vägnätet via väg 1451 och väg 111. Omledningsvägen innebär en omväg på ca 3 kilometer. Omledning av trafiken kan vara en god idé under arbetet söder om Brunnby för att minska belastningen på sträckan med bara ett körfält.

5. Samlad bedömning

5.1. Sammanställning av konsekvenser

I korthet bedöms vägplanen ge följande konsekvenser:

- ett bättre sammanhängande gång- och cykelnät mellan Nyhamnsläge och Brunnby, samt en länk där cyklister och fotgängare kan transportera sig trafiksäkert,
- medelstora negativa konsekvenser för kulturmiljön på grund av den förändring som kommer ske i Brunnbys gamla kommuncentrum.
- medelstora positiva konsekvenser för friluftsliv och rekreation, tack vare förbättrade möjligheter att röra sig till fots och med cykel mellan målpunkter längs sträckan.
- en medelstor negativ konsekvens i form av ökad belastning på befintligt dagvattensystem både i Brunnby och på ett antal ställen längs vägen till följd av anslutning av nya dränledningar till befintliga brunnar.
- små eller obetydliga konsekvenser för övriga miljöaspekter.

5.2. Bedömd måluppfyllelse

5.2.1. De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i

hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

5.2.2. De nationella miljökvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbete (se Figur 24). Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen kan påverka möjligheten att nå mål 1, 13, 15 och 16, men i mycket begränsad omfattning.

Mål 1 – Begränsad klimatpåverkan

Gång- och cykelvägen gör det lättare att välja hållbara transportmedel, eftersom cyklister inte tvingas vistas i blandtrafik. Transport via cykel och gång ger inte upphov till utsläpp av växthusgaser, som biltrafik gör. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

Mål 15 - God bebyggd miljö

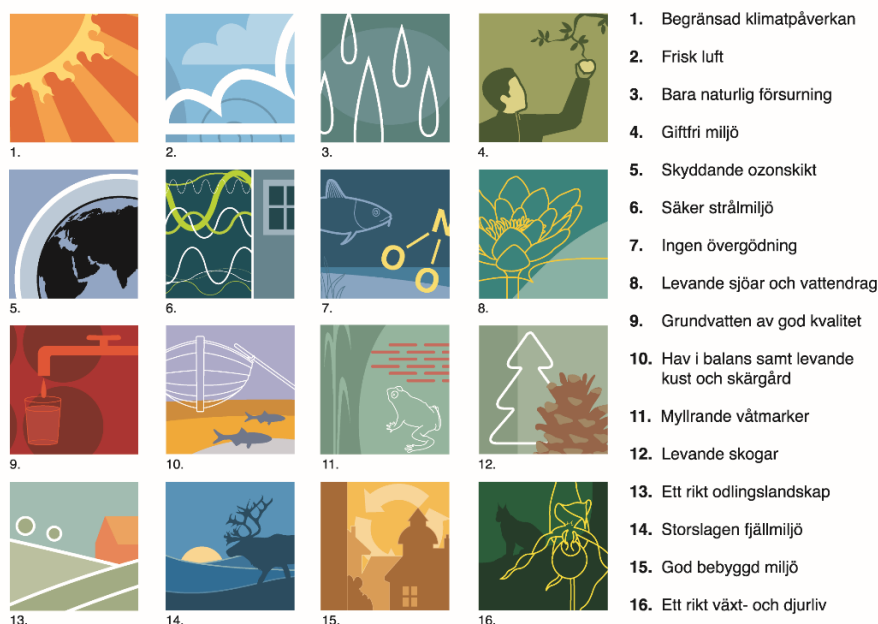
När transport via gång och cykel väljs framför bil minskar buller och luftföroreningar som orsakas av biltrafik. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

Mål 13 – Ett rikt odlingslandskap

Anläggandet av gång- och cykelvägen innebär att jordbruksmark behöver tas i anspråk, vilket gör att mängden brukningsvärd mark i Sverige minskar. Miljökvalitetsmålet påverkas negativt av åtgärden.

Mål 16 – Ett rikt växt- och djurliv

Anläggandet av gång- och cykelvägen innebär att träd behöver avverkas, en del av dem definieras som grova träd som kan bidra till olika ekosystemtjänster. Miljökvalitetsmålet påverkas negativt av åtgärden.



Figur 24: Sveriges miljökvalitetsmål

5.2.3. Ändamål

Projektets ändamål bedöms på bästa sätt uppfyllas genom föreslagen åtgärd.

Anläggandet av en gång- och cykelväg resulterar i att man knyter ihop sträckan Nyhamnsläge och Brunnby för oskyddade trafikanter. Detta förbättrar därmed tillgängligheten till bland annat skola längs med ovannämnd sträcka.

Oskyddade trafikanter (gående och cyklister) hänvisas idag till vägbanan. Högsta tillåtna hastighet på sträckan är 70 km/h och trafikflödet är relativt högt vilket gör att vägen upplevs osäker och otrygg för oskyddade trafikanter. Genom att anlägga en separerad gång- och cykelväg uppnås en ökad säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Den planerade gång- och cykelvägen förbättrar även möjligheten till rekreation och tillgängligheten till intressanta besöksplatser längs med sträckan, såsom Brunnby kyrka och tillhörande kyrkogård samt diverse gårdar, för oskyddade trafikanter.

5.2.4. Projektmålen

De övergripande målen med projektet är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska. Ett genomförande av planerad åtgärd bedöms uppfylla målet om att fler ska välja cykel som färdmedel genom att skapa en attraktiv gång- och cykelväg som sammanbinder Nyhamnsläge och Brunnby på lämpligt sätt utan omvägar.

Målet om att minska antalet cykelolyckor bedöms uppfyllas genom att cyklisterna separeras från biltrafiken och de kan därmed färdas i en tryggare miljö.

6. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Vägutbyggnaden omfattas av miljöbalkens hänsynsregler enligt 2 kap. och hushållningsbestämmelser enligt 3 och 4 kap. I miljöbalkens 2 kap. redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens, villkor (förutom ersättning) samt tillsyn. Dessa ska även ligga till grund för hur Trafikverket som verksamhetsutövare ska agera för att minimera negativ påverkan och främja en god hushållning.

I avsnittet redovisas hur aktuella hänsynsregler och hushållningsbestämmelser tillämpas i arbetet med vägplanen.

6.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd, är skyldiga att visa att de allmänna hänsynsreglerna och övriga förpliktelser enligt miljöbalkens 2 kap. iakttas. Kravet på erforderlig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (kunskapskravet) anses väl uppfyllt för det aktuella planskedet genom de utredningar,

undersökningar och samråd som Trafikverket låtit utföra under projektet och som finns dokumenterade i denna handling med tillhörande underlagsrapporter.

Försiktighetsprincipen ställer krav på skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska bästa möjliga teknik användas vid yrkesmässig verksamhet. Kraven i försiktighetsprincipen anses vara uppfyllda genom att skyddsåtgärder systematiskt upprättas av Trafikverket, för att i största möjliga mån hindra att negativ påverkan uppstår för människors hälsa och miljön.

6.2. Hushållning med mark och vatten (3 kap. miljöbalken)

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser anger att mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde.

1,1 hektar jordbruksmark kommer tas i anspråk för anläggningen av gång- och cykelvägen. Det gäller en 3-6 meter bred remsa längs stora delar av den befintliga väg 1444. Intrånget är litet i förhållande till åkermarkens totala storlek och bidrar inte till någon fragmentering av jordbruksmarken. Brukningsmöjligheten bedöms inte försämras nämnvärt. Jordbruksmark får tas i anspråk om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen, vilket anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms göra. Dessutom kommer 1,0 hektar jordbruksmark att användas för tillfällig nyttjanderätt, och kommer inte kunna brukas under en tid efter anläggandet av gång- och cykelvägen.

Skyddsåtgärder för att begränsa påverkan på den tillfälligt nyttjade jordbruksmarken ska vidtas, läs mer i avsnitt 3.3.2 *Ytterligare åtgärder*.

Inga vattenområden kommer att användas eller påverkas till följd av planerade åtgärder. Grundvattensänkringar kommer inte krävas och de enskilda brunnar som har identifierats inom utredningsområdet bedöms därför inte påverkas av planerade åtgärder.

Mot bakgrund av ovan bedöms att ett genomförande av planerade vägåtgärder inte strider mot de allmänna bestämmelserna i miljöbalken kring hushållning med mark och vatten.

6.3. Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken 5 kap 1 § får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Dessa kallas miljökvalitetsnormer (MKN) och syftar även till att medverka till att miljökvalitetsmål antagna av riksdagen uppnås.

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och mussel-vatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller och havsmiljö är generella och kan inte tillämpas på projektnivå. Normerna för fisk- och musselvatten gäller endast vissa utpekade vattenområden och berör inte detta projekt.

Miljökvalitetsnormerna för föroreningar i utomhusluft bedöms inte påverkas negativt av anläggandet av gång- och cykelvägen. Luftföroreningar härstammar ofta från motordriven trafik, och anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte öka mängden motordriven trafik. Tvärtom, är det möjligt att

anläggandet kan minska biltrafiken till förmån för gång och cykel, vilket möjligtvis skulle minska nivåerna av luftföroreningar längs vägen.

Inga vattenområden kommer påverkas av anläggandet av planerade åtgärder, och därmed riskerar inga miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster att påverkas.

7. Markanspråk och pågående markanvändning

7.1. Vägområde för allmän väg

7.1.1. Principer

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen med slänter och diken det område som krävs för övriga väganordningar såsom bullerskyddsåtgärder, busshållplatser, med mera. Även det område som krävs för drift och underhåll av väganordningar ingår i vägområdet.

På plankartorna framgår gräns för vägområde, samt gräns mellan nuvarande och tillkommande vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som anges i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

7.1.2. Vägområde med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Vägområde med vägrätt omfattar cirka 16 700 m², huvudsakligen jordbruksmark, i anslutning till befintlig väg. Området betecknas V1 på plankartan.

7.1.3. Vägområde inom detaljplan

Inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän platsmark uppkommer inte vägrätt. Kommunen ska tillhandahålla den mark som krävs för vägområdet.

Nytt vägområde inom detaljplan i denna vägplan avser kvartersmark och omfattar cirka 185 m². Området betecknas V2 på plankartan.

7.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela byggtiden samt två månader efter slutbesiktning tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning T1 och T2 på fastighetsförteckning och plankarta.

Den tillfälliga nyttjanderätten T1 är avsedd för arbetsvägar, markarbeten samt massupplag och utgörs av ett område i direkt anslutning till föreslaget vägområde för att under byggtiden möjliggöra masstransporter, tillfällig placering av schaktmassor och i övrigt genomförande av arbetena. Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T1 i denna vägplan omfattar cirka 9 300 m².

Tillfällig nyttjanderätt T2 är avsedd för etablering av exempelvis bodar.

Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T2 i denna vägplan omfattar cirka 2 900 m².

De områden som tillfälligt nyttjas under byggtiden kommer att återställas i samråd med fastighetsägare. Skyddsåtgärder för att minimera påverkan på jordbruksmark som används för tillfällig nyttjanderätt finns i avsnitt 3.3.2 *Ytterligare åtgärder*. De områden med tillfällig nyttjanderätt som ligger inom detaljplanerat område motverkar inte syftet med berörd detaljplan.

7.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Utbyggnaden av gång-och cykelvägen påverkar huvudsakligen jordbruksmark. Intrången är små och berör mark i direkt anslutning till nuvarande väg. Konsekvenserna för jordbruket bedöms bli små.

Konsekvenserna av förändringar inom detaljplanelagt område hanteras i den kommunala planprocessen.

8. Fortsatt arbete

8.1. Vägplan

Efter genomfört samråd kommer Trafikverket att sammanställa och bemöta inkomna yttranden i en samrådsredogörelse. Efter eventuella ändringar av planförslaget kungörs detta för granskning innan fastställelseprövning. Detta är det avslutande steget i arbetet med att ta fram en vägplan och den kommande formella hanteringen av planen beskrivs närmare i avsnitt 9 *Genomförande och finansiering*.

8.2. Tillstånd och dispenser

För att kunna genomföra projektet krävs separata prövningar i form av dispenser, tillstånd, lov eller anmälan för vissa särskilda åtgärder. De anmälningar, tillstånd och samrådsskyldigheter som identifierats i nuläget är:

- Anmälan om användning av avfall/förorenade massor. Anmälan görs till kommunens tillsynsmyndighet.
- Intrång i fornlämningsområde är tillståndspliktigt enligt kulturmiljölagen 2 kap. 2 §. Detta kommer krävas för fornlämningen vid namn L1988:1213 Bytomt/gårdstomt som är belägen i Brunnby. Det kan eventuellt komma att krävas tillstånd för fler fornlämningar.

8.2.1. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap miljöbalken (1998:808) för dispenspliktiga åtgärder inom biotopskyddsområde (7 kap 11 § miljöbalken) eller inom strandskyddsområde (7 kap 15 § miljöbalken) inte krävs för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Undantag från förbud redovisas på plankartan. Beskrivning av vägplanens påverkan på biotopskyddsobjekt görs i avsnitt 4.4 *Miljö och hälsa* i detta dokument, samt i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detta projekt.

8.3. Uppföljning och kontroll

I arbetet med vägplanen har en miljösäkringschecklista tagits fram, där skydds- och säkerhetsåtgärder som ska genomföras inom projektet listas. Dessa åtgärder kommer att arbetas in i förfrågningsunderlaget vid upphandling av entreprenör och senare in i bygghandlingen.

Uppföljning av att dessa krav efterlevs i byggskedet kommer att ske inom ramen för upphandlad entreprenörs egenkontroll, på byggmöten och vid besiktningar. Viktiga moment att uppmärksamma i detta arbete bedöms bland annat vara följande punkter:

- Ytterligare arkeologiska utredningar krävs, förslagsvis en arkeologisk utredning steg 2.
- Hantering och rening av länshållnings- och byggdagvatten, hänsynstagande till grundvattenförekomster.
- Hantering av trafik under byggtiden för att minimera störningar samt säkerställa att god säkerhet uppnås för oskyddade trafikanter.
- Skydd av träd och biotopskyddsobjekt (diket vid sektion 0/340 – 0/400, allén vid sektion 1/100, pilevallarna vid sektion 1/270 – 1/320 och stenmuren vid sektion 2/800 – 2/900) under byggtiden.
- Återställande av mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden samt skyddsåtgärder för att minska påverkan på bördig jordbruksmark.
- Omfattning och innehåll i entreprenörens kontrollprogram.
- Beredskap för omhändertagande av utsläpp av miljöfarliga ämnen i samband med olyckor.
- Utformning av masshanteringsplan och kontrollprogram för markmiljö under byggtiden.

Efter färdigställande kontrolleras att den byggda anläggningen har den önskade funktionen, även från miljösynpunkt. Detta sker i samband med slutbesiktning.

9. Genomförande och finansiering

9.1. Formell hantering

Granskning och fastställelse

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutets omfattning och dess rättsverkningar

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen

har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Kommunala planer

I Höganäs kommuns översiktsplan, ÖP 2035, är sträckan mellan Nyhamnsläge och Arild markerad som ny/ändrad sträcka i huvudnätet för gång- och cykel som ger boende och turister tillgång till det omgivande odlingslandskapet, grönstruktur och kulturmiljöer. Åtgärden strider inte mot översiktsplanen.

En detaljplan berörs av vägplanen, nämligen *Detaljplan Eleshult 6:1 och 6:2, Nyhamnsskolan i Nyhamnsläge* (DP1284-P97/183). Området i detaljplanen som berörs av vägplanen har planbestämmelse ”prickmark”, vilket innebär att byggnad inte får uppföras. Höganäs kommun är informerad om avvikelser.

9.2. Genomförande

När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kommer Trafikverket att handla upp en entreprenör för utbyggnaden. Innan arbetet påbörjas kommer direkt berörda, närboende och trafikanter att informeras.

Projektet är planerat att genomföras som en totalentreprenad med Trafikverket som byggherre med start tidigast 2023. Förväntad byggtid är cirka 4 månader. Under byggnationen av projektet förväntas trafik att vara tillåten, men med nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet.

Skyddsåtgärder för att undvika och minimera skada på miljö och omgivning finns beskrivna i avsnitt 3.3 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått* i detta dokument. Behov av kompletterande tillstånd och andra myndighetskontakter inför genomförande framgår av avsnitt 8.2. *Tillstånd och dispenser*.

9.3. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och Höganäs kommun och ingår i den regionala planen. Projektets kostnad uppskattas till cirka 24 miljoner SEK (2019 års prisnivå). I kostnaden ingår administration, projektering, mark- & fastighetsinlösen samt mark- & anläggningsarbeten. Kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.

10. Underlagsmaterial och källor

ArtDatabanken. 2019. Analysportalen. <https://www.artdatabanken.se/sok-art-och-miljodata/analysportalen/>

Jordbruksverket. 2020. Databasen TUVÅ. <https://etjanst.sjv.se/tuvaut/site/webapp/tuvaut.html>

Naturvårdsverket. 2019. Metodkatalog för bekämpning av invasiva främmande växter.

Norconsult. 2019a. Samrådsunderlag, Väg 1444 och 1448, Nyhamnsläge-Arild, ny gång- och cykelväg.

Norconsult. 2019b. PM Naturvärdesinventering, NVI. Väg 1444 och 1448, Nyhamnsläge-Arild, ny gång- och cykelväg.

Norconsult. 2020a. Samrådsredogörelse, Väg 1444 och 1448, Nyhamnsläge-Arild, ny gång- och cykelväg, Höganäs kommun, Skåne län.

Norconsult. 2020b. Markteknisk undersökningsrapport (MUR) – Geoteknik och miljö, Väg 1444 Nyhamnsläge-Brunnby, ny gång- och cykelväg. Höganäs kommun, Skåne län.

Norconsult. 2020c. PM Markmiljöundersökning, Väg 1444 Nyhamnsläge-Brunnby, ny gång- och cykelväg. Höganäs kommun, Skåne län.

Norconsult. 2020d. PM Samordning ledningar. Väg 1444 Nyhamnsläge-Brunnby, ny gång- och cykelväg. Höganäs kommun, Skåne län.

Norconsult. 2021. Miljökonsekvensbeskrivning. Väg 1444 Nyhamnsläge-Brunnby, ny gång- och cykelväg. Höganäs kommun, Skåne län.

Region Skåne. 2018a. Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

Region Skåne. 2018b. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

Skogsstyrelsen. 2020. Skogens pärlor. <https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>

WSP. 2016. Åtgärdsvalsstudie Nyhamnsläge – Brunnby – Arild. Diarienummer: TRV 2016/89477.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7, Malmö.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se